

# OLDTIMER MARKT

EUROPAS GRÖSSTE ZEITSCHRIFT FÜR  
KLASSISCHE AUTOS UND MOTORRÄDER

**RETTE DEINE HAUT:**

## Lederpolster selbst aufarbeiten

VEREINIGT MIT  
**OLDTIMER**  
Magazin

**Zwei Autos zu gewinnen!**  
  
 Kinderkrebshilfe – eine Aktion von  
**OLDTIMER MARKT**

**BEHÖRDEN BITTEN ZUR KASSE**

## Die 07er Abzocke



**SONDERDRUCK**

**Rette deine Haut!**

**Ledersitze restaurieren statt neu beziehen**

# 203

**HOT AUGUST NIGHTS IN RENO**

Bullige Hot Rods, kuriose Custom Cars und abgedrehte Low Rider – in den heißesten Nächten des Jahres trifft sich Amerikas skurrilste Oldtimerszene



**BAYERN-EXPRESS**

## Boxer mit Biss: Zabrocky-BMW



**ARIEL RED HUNTER**



Waidmannsheil: Mit britischer Single-Power ins Halbliterrevier

**KAUFBERATUNG**



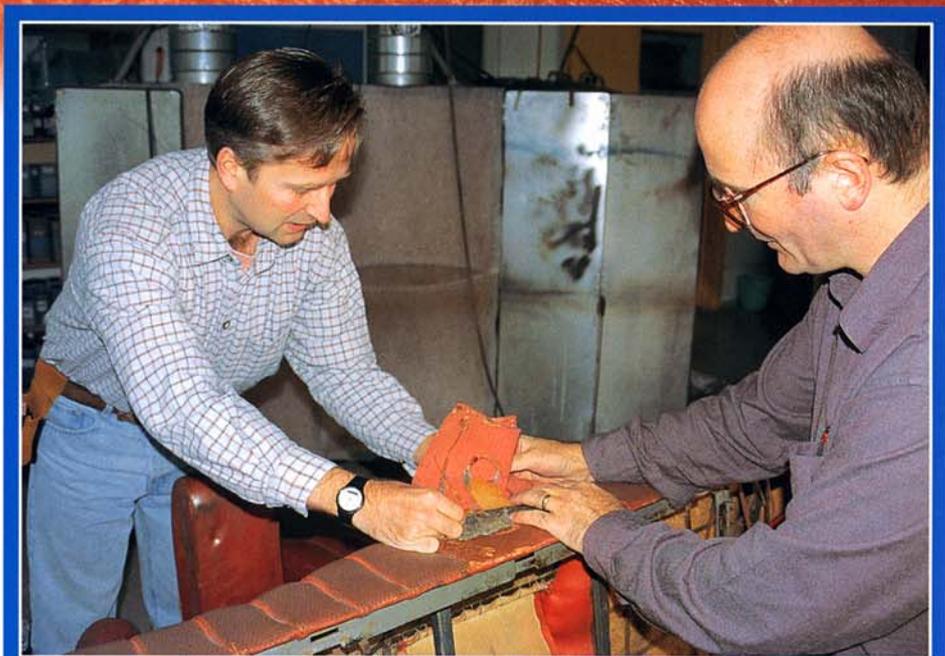
Audi 50 & VW Polo: Sind die lieben Kleinen noch brav?

# Rette deine Haut!

Ledersitze  
restaurieren statt  
neu beziehen

**E**in Auto zum Restaurieren gekauft, Flex angeworfen, Schweißgerät klargemacht. Soweit gibt die Sache wenig Rätsel auf. Doch früher oder später geht's ans Interieur, und das kann zu einer Reise durch unbekannte Gefilde werden – besonders wenn man edles Leder hat. Wir haben es gewagt und herausgefunden, dass man viel mehr selbst machen kann als vermutet.

Leder besteht wie jede Haut aus verschiedenen Schichten. Nutzbar sind davon zwei: die relativ dünne aber widerstandsfähige Papillarschicht, die bei Glattledern die Oberfläche bildet und vor Abnutzung schützt. Die kräftige Retikularschicht darunter besteht aus Milliarden endlos miteinander verbobener Fasern. Diese Schicht macht das Leder flexibel, stabil und dehnbar. Mit dem Tier stirbt notwendigerweise auch dessen Haut, und damit sie nicht verwest, wird sie durch Gerbung konserviert. Zu den ältesten Gerbmethoden gehört die pflanzliche, bei der das natürliche Hautprotein Collagen mit Phenolen aus gelösten Baumrinden eine stabile Verbindung eingeht. Diese Gerbtechnik ist rund 4000 Jahre alt.



Verdeckte Ermittlungen: Unter dem aufgepappten Flicker fand sich ein kapitaler Riss. Das Leder war unter Sonneneinstrahlung überhitzt und dadurch geschrumpft – da hilft nur Teilersatz!

Um 1900 entstand eine neue Technik, einfacher und deutlich schneller in der Verarbeitung und mit dem Bonus besserer Haltbarkeit: die Chromgerbung. Verständlicherweise löste diese die pflanzliche Gerbung im Lauf der Jahre ab. In der Automobilindustrie liegt der Punkt des Übergangs um 1970. Dieses Datum ist insofern von großer Bedeutung, als die beiden Gerbtechniken nicht miteinander vereinbar

sind, wenn man ein Leder restaurieren möchte. Pflanzliche Gerbung macht Leder fester im Griff, die Färbung bleibt auf die Oberfläche beschränkt, die Rückseite ist braun. In der Sonne dunkelt es nach. Chromgegerbtes Leder ist durchgefärbt, zumeist weicher anzufassen – und bleicht aus. Halbe Sachen verbieten sich also: Wer den pflanzlich gegerbten Fahrersitz seines alten Interieurs aus Kostengründen oder

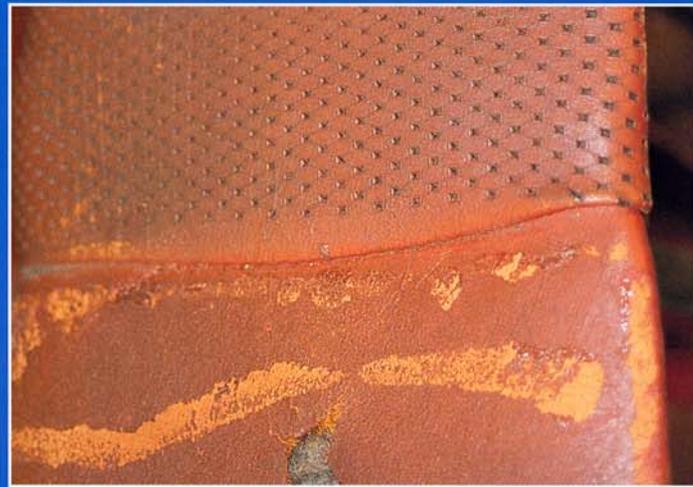
unwissentlich mit chromgegerbtem Leder ausbessern oder neu beziehen lässt, wird den Unterschied sofort ertasten – und nach dem nächsten Sommer kaum mehr übersehen können.

Auf Lederpolster wirken erodierende Kräfte chemischer und physikalischer Art ein: Alterung durch Licht, allmählicher Zerfall durch Oxidation, Reibung durch Benutzung oder in den Zwischenräumen gefangene Staubpartikel. Die Gerbung kann Verfallsprozesse nur stark verlangsamen, nicht stoppen. Um ein Leder zu erhalten, muss es ständig gepflegt und neu stabilisiert werden. Dazu empfehlen sich synthetische Öle, die nicht ranzig werden und Antioxidantien. Niemals sollte man dem Leder mit Produkten zu Leibe rücken, die ein Verfallsdatum tragen. Solche Mittel ruinieren Leder sicherer als zwei Kinder mit der Nagelschere. Regelmäßige Reinigung auch der Nähte ist sinnvoll gegen die mahlende Wirkung von Brötchenkrümeln und Staubkörnern.

Natürliche Feinde alten Leders sind Wasser und Sonnenlicht – am wirksamsten in Kombination. Bekannt sind die hässlichen Ränder, die Flüssigkeiten hinterlassen. Fatal wird es aber, wenn starke Hitze auf feuchtes Leder einwirkt, wie etwa unter direkter Sommersonne nach einem Regenguss. In diesem Fall könnte man das ganze Polster genauso gut zu den Spaghetti in den Topf werfen – es wird gleichsam von innen gekocht! Dabei müssen nicht einmal 100 Grad erreicht werden. Im Neuzustand hat pflanzlich gegerbtes Leder eine Schrumpftemperatur von etwa 70 Grad. An diesem Punkt verliert es seine flexible Struktur, zieht sich zusammen und wird brüchig – das Todesurteil für jedes Lederpolster. Im Lauf der Jahre sinkt die Schrumpftemperatur, ältere Leder sind in dieser Hinsicht also noch empfindlicher. Sollte Ihr Cabrio in einen unvermuteten Regenguss geraten und die Lederpolster durchgeweicht sein, dann vermeiden Sie unbedingt jedes noch so freundliche Sonnenlicht. Trocknen Sie das Leder sonnengeschützt bei Raumtemperatur, sonst haben Sie bald Sitze mit der Konsistenz von Knäckebrot.

Manche Bereiche einer Lederpolsterung brauchen viel Pflege, andere nur wenig. Die Oberkante der Rückbank zum Beispiel erleidet kaum physikalische Beanspruchung, dafür starken Temperaturstress. Die Lehne der Rückbank wird ein geschontes Leben führen, weil weder mechanisch noch chemisch stark beansprucht. Keder sind besonderer mechanischer Belastung ausgesetzt: Wenn deren Farbe abgewetzt ist, hat man noch Patina. Sobald die Papillarschicht aber durchgeschleuert ist und die weiche Retikularschicht offen liegt, wird der Keder bald aufreißen. Das ist besonders unangenehm, weil der Sattler dann gleich den Sitz komplett auseinandernehmen muss, um den Schaden zu reparieren. Hier sollte also, besonders im Einstiegsbereich, sorgfältig gepflegt werden.

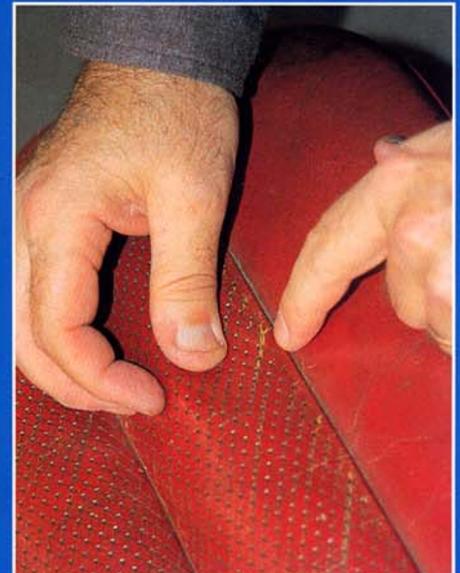
Nicht, dass ich von all dem den blassesten Schimmer gehabt hätte. Daher wandte ich



Durch das Schrumpfen des verbrannten Leders haben sich die Nähte unter der starken Spannung auseinandergezogen. Hier kommt jede Hilfe zu spät – es bleibt nur der Austausch gegen neues Leder



Staub und Krümel wirken in den Nähten der Pfeifen wie zerstörerisches Schmirgelpapier



Die sensible Perforation zeigt Schadstellen, die aufzubrechen drohen oder bereits gebrochen sind



Hautschweiß und mechanische Belastung haben die Seite der Fahrersitzlehne arg mitgenommen



Ein tiefer Riss wurde mit einem Putzlumpen hinterlegt und so kurzfristig versteckt – Pfusch!

mich ans Lederzentrum in Göttingen, um die Grundlagen zu lernen und vor allem zu sehen, wieviel man selbst zur Rettung einer Lederausstattung beitragen kann. Als Anschauungsobjekt diente die rote Garnitur aus meiner Heckflosse: pflanzlich gegerbtes Leder, in ziemlich durchwachsenem Zustand. Zunächst die Fachbegriffe: Die Sitzfläche heißt Spiegel, Seitenflächen sind Böden, die einzelnen Lederbahnen des Spiegels heißen Pfeifen. Anthony Bogacki vom Lederzentrum macht nun eine Bestandsaufnahme: „Der obere Boden der

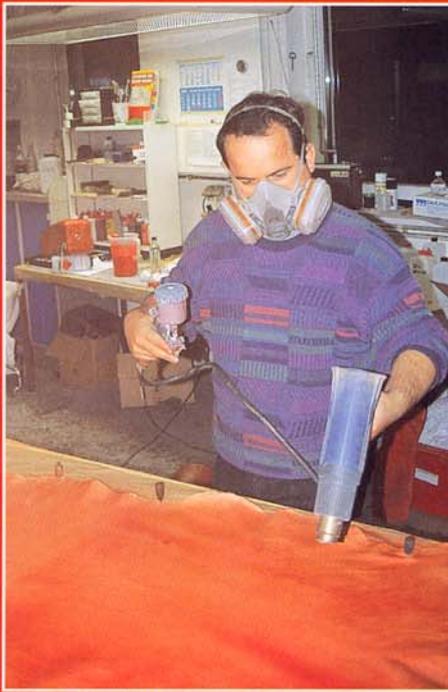
Rückbank ist verbrannt, also durch Sonnenstrahlung über die Schrumpftemperatur hinaus erhitzt worden. Das Material hat sich dabei stark gespannt, ist in der Mitte gerissen und von einem Pfuscher repariert worden: einfach ein anderes Lederstück drübergepappt, noch dazu ein chromgegerbtes. Das ist nicht mehr zu retten. Auf dem linken Seitenboden des Fahrersitzes ist das Leder feucht geworden, gerissen und ebenfalls zurechtgepfuscht. Der Spiegel des Fahrersitzes ist stark beansprucht, stellenweise ist es zu Querrissen in den Pfeifen ge-



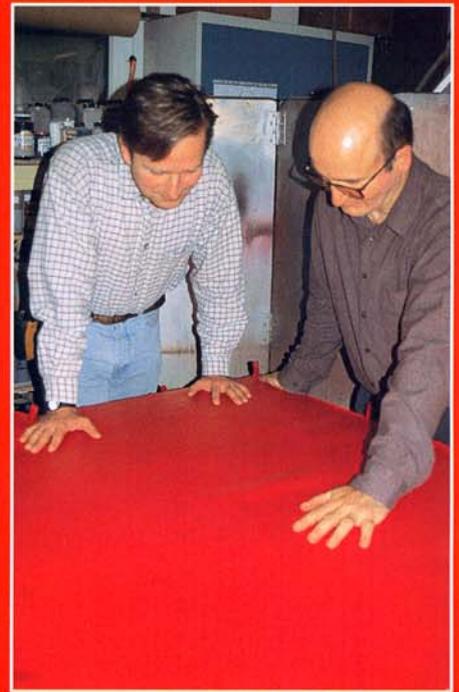
Als erstes sucht der Profi eine passende Haut für den Teilersatz an der Rückenlehne heraus



Anhand der Mittelarmlehne wird der originale Farbton rekonstruiert und nachgemischt



Fast wie Blech: Mit der Spritzpistole wird die nachgemischte Farbe auf das Leder aufgetragen



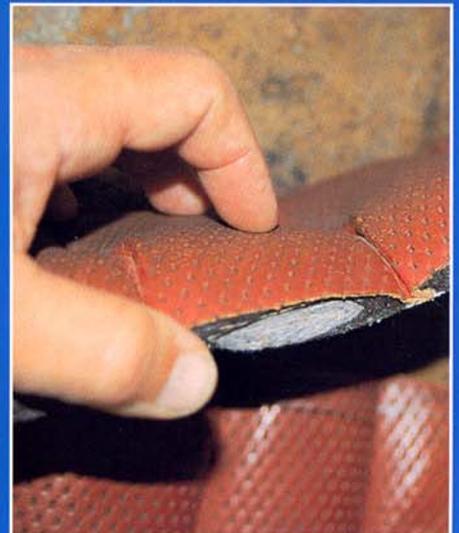
Überzeugendes Ergebnis: Die gefärbte Haut kommt dem Original sehr nahe



Der Sattler wird für die Reparatur nur einen Teil der Haut brauchen – der Rest ist Reserve



Die verbrannten Partien werden herausgetrennt, die restaurierbaren in Position gelegt



Die Wollstofffüllung der Pfeifen im Schnitt: Dieses Material ist nach wie vor besser als Schaumstoff



Anhand der abgetrennten Teile schneidet der Sattler das frische Reparaturleder zu



Symmetrische Partien werden aufeinander gelegt und spiegelbildlich zugeschnitten



Ohne die originalen Pfeifen, aber durchaus stimmig: die restaurierte Rückbank-Oberkante



Pfeifen-Reiniger: Die Vorreinigung mit Zahnbürste und Pressluft konzentriert sich auf die Ritzen



Der spezielle Lederreiniger ist wie alle gezeigten Mittel beim Lederzentrum erhältlich



Die Flüssigkeit wird mit einer weichen Bürste aufgetragen und kreisend einmassiert



Zum Abwischen sollten reichlich weiche Lappen, an besten aus Frottee, bereitliegen



Schon jetzt zeigt sich, wie sehr der Schmutz die ursprüngliche Farbe verändert hat



Schuhcremestreifen an den Türverkeidungen werden mit Reinigungsbenzin entfernt

kommen, weitere werden allmählich folgen. Das Leder ist zu 80 Prozent in Ordnung, stellenweise patiniert bis an die Grenze zur Schadhafteigkeit. Abgesehen von den Schäden wird ansonsten eine Überarbeitung der Oberfläche genügen.“

Zuerst muss ich aber eine Entscheidung fällen: Was soll mit der Lehne der Rückbank geschehen? Wer ein dickes Scheckbuch mit sich trägt, könnte jetzt beim Sattler einen Neubezug bestellen. Da ich allerdings ein wenig auf den Euro achten will, entschieße ich mich für die

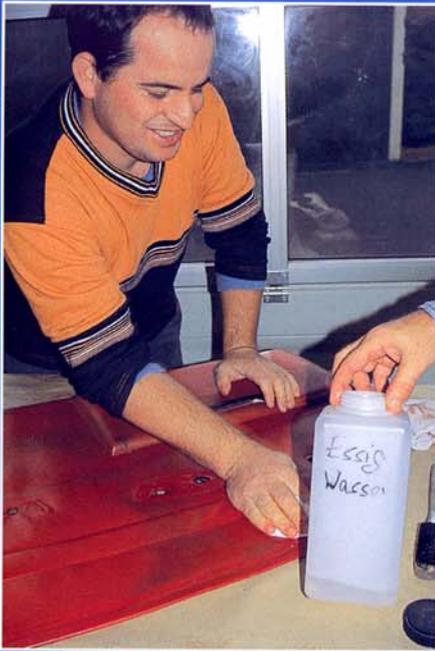
folgende Variante: Die durchlaufenden Pfeifen der Rückbank sollen auf der Oberseite durch einen Boden ersetzt, eine Handbreit in die Lehne hereingezogen und durch Keder abgesetzt werden. So bleibt auch das gute Leder der Rückbank erhalten. Das weicht zwar vom

## Fragen Sie uns bei Lederproblemen!

GmbH  
**LEDERZENTRUM**  
Instandsetzung  
& Beratung



**Wir verstehen Leder!**



Reinigungsmittelrückstände entfernt der Profi mit verdünnter Essigessenz (etwa 2,5 Prozent Säure)



Vorher, nachher: Der Unterschied ist zu sehen und auch mit der Hand deutlich zu fühlen

Originalzustand ab, erhält aber möglichst viel originale Substanz. Für die Reparatur wählt Bogacki nun eine frische Haut aus, noch ungefärbt. Anhand einer geschützten Stelle an der vorderen Mittelarmlehne wird die Farbe angemischt, in der das Reparaturleder sowie später die gesamte Garnitur eingefärbt werden. Der Ton soll möglichst nah am Original liegen.

Sobald die Haut gefärbt ist, wandert die gesamte Ausstattung zum Sattler. Der schneidet die Reparaturpartien zu und näht sie ein. Die Querrisse in den Pfeifen des Fahrersitzes wer-

den durch gegengeleimte Lederstreifen stabilisiert, raue auf raue Seite. Als Leim dient Latexmilch, die beim Abbinden weich und flexibel wie Gummi wird. Ihre Form erhalten die Polster durch das alte Wollfutter. Dieses ist auch heute als Meterware erhältlich, es ist zwar teurer als Schaumstoff, behält aber auch nach vielen Jahren noch seine Fülle. Geschickte Zeitgenossen können auch diese anspruchsvolle Arbeit selbst ausführen, allerdings sei eine Nähmaschine mit Dreifachtransport (Vorschub unten und mit geteiltem Schuh) empfohlen,

sonst wird man an den enormen Unterschieden zwischen den verschiedenen Lagestärken Probleme bekommen. Am Schluss der Sattlerarbeiten steht die Garnitur schon deutlich frischer da – selbst der ersetzte Boden der Rückbank wirkt, als wäre er schon immer so gewesen. Nach den fälligen Reparaturen wenden wir uns nun der Überarbeitung des übrigen Leders zu.

Zunächst steht die Reinigung an. Mit Pressluft und einer Zahnbürste reinigen wir die gesamte Oberfläche, mit besonderer Aufmerksamkeit auf die Zwischenräume der Pfeifen. Es folgt ein Waschgang mit starkem Lederreiniger, pur auf weicher Bürste aufgetragen und einmassiert. Der entstehende Schaum färbt sich grau – da kommt der Dreck der Jahrzehnte zum Vorschein. Jede Fläche, Pfeife für Pfeife, wird einmal behandelt und anschließend mit vielen weichen Frotteetüchern abgewischt. Stellenweise reibt sich auch die Farbe ab, ein Hinweis darauf, dass die Schutzschicht schon abgetragen ist. Die Türverkleidungen zeigen schwarze Striemen: Spuren von Schuhen. Denen kann man mit Lederreinigungsbenzin bekommen, das Rückstände entfernt, die vom Reiniger nicht aufgenommen wurden. Bitte nicht übertreiben! Wenn dunkle Stellen zurückbleiben, wurde wahrscheinlich die Farbe abgeschuert und das Leder liegt blank. Dem widmen wir uns später. Zum Abschluss folgt eine Nachreinigung mit Essigwasser (ein Teil fünfprozentige Essig-Essenz auf ein Teil Wasser). Dies bringt den natürlichen Leder-pH-Wert von 3,9 zurück. Das Leder fühlt sich jetzt etwas weniger glatt an und schimmert matt.



Größere Flächen werden jetzt mit 600er Papier auf dem Exzenterschleifer bearbeitet



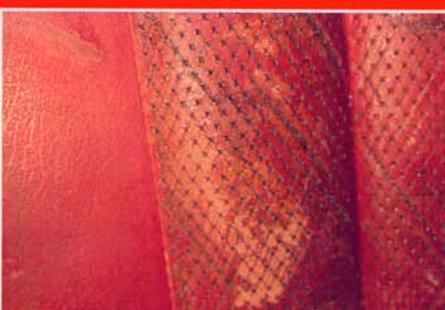
Für kleinere Bereiche hilft nur Handarbeit mit einem abgerundeten Stück Schmirgelpapier



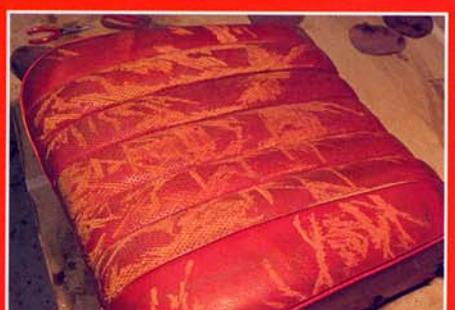
Mit einem kleinen Proxxonschleifer arbeiten wir entstehende Brüche heraus



Auf der Sitzfläche des Fahrersitzes sind die Brüche besonders zahlreich. Alle werden...



...angeschliffen – aber auf keinen Fall tiefer als einen halben Millimeter. Am Ende zeigt sich...



...wie strapaziert die Sitzfläche ist. Sie wird später auf der Beifahrerseite eingebaut



Der kleine Riss in der Rückenlehne wird mit Grundierung vorbereitet

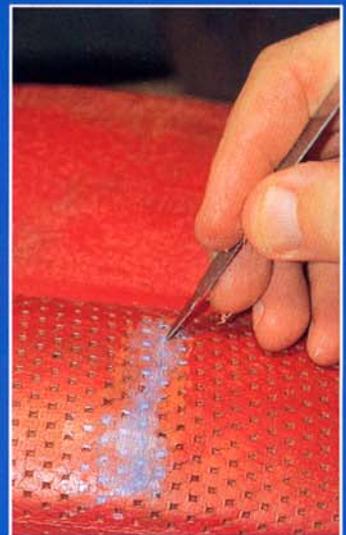
Die geöffneten Brüche stabilisieren wir mit Flüssigleder aus der Tube



Bei schweren Beschädigungen wie dem Riss wird das Flüssigleder...



...in zwei Schichten aufgetragen und anschließend glattgespachtelt



Die Löcher der perforierten Pfeifen müssen einzeln freigestochen werden

Nun geht es ans Schleifen. Wir nehmen 600er Schleifpapier, rund zugeschnitten, damit die Kanten nichts beschädigen. Dieser Arbeitsgang entfernt kleine Unebenheiten, nimmt den oxidierten Oberflächenlack ab und bereitet das Leder für die Rückfettung vor. „Das öffnet die Oberfläche“, sagt Bogacki. An verschiedenen Stellen, besonders auf dem Spiegel des Fahrersitzes, sind Risse in der Entstehung begriffen. Wir schleifen die Stellen per Hand stark an und arbeiten den Bruch mit

einem kleinen Schleifer (Proxxon, Dremel oder Ähnliches) aus. Zum Vorschein kommt eine rötlichbraune Verfärbung. Bogacki: „Das ist wie Rost, alles brüchig darunter. Das muss rausoperiert werden.“ Zunächst halte ich das für einen bildhaften Ausdruck, aber tatsächlich wird an diesen Stellen das Leder „rausgeflext“ wie rostiges Blech. So schleifen wir alle Brüche aus und machen am Ende die Nagelprobe: „Man sollte mit dem Fingernagel nicht mehr hängenbleiben“, erläutert Bogacki.

In der Lehne der Rückbank klappt ein Riss. Die betreffende Partie wird mit einer Grundierung für Flüssigleder (sehr weicher wässriger Haftgrund) eingestrichen. Das ist kein Muss, hier bietet es sich jedoch an, weil die gesamte Fläche bereits angeschliffen ist und später großflächig lackiert wird. Bei einzelnen Reparaturen kann auf die Grundierung verzichtet werden. Dann bauen wir aus Flüssigleder eine Lederstruktur nach. Flüssigleder ist eine Paste (erhältlich in verschiedenen Farb-



## COLOURLOCK®

### In Deutschland

Lederzentrum GmbH  
Raiffeisenstraße 1  
D-37124 Rosdorf bei Göttingen

gebührenfrei Tel (08 00) 555 333 7  
Tel (05 51) 770 730  
Fax (05 51) 770 7322

www.lederzentrum.de  
info@lederzentrum.de

### In der Schweiz

Weidmann + Sohn  
Gustav-Maurer-Str. 9  
CH-8702 Zollikon

Tel (0 13 96) 63 63  
Fax (0 13 91) 48 03

www.colourlock.ch  
info@colourlock.ch



## Lederreinigung Lederfärbung

## Lederpflege Lederreparaturen



An der Fahrersitzlehne klappt noch ein weiterer unschöner Riss



Er wird mit Leder hinterlegt und mit einer Krummahle vernäht



Der Kreuzstich ist nicht gerade eine Augenweide. Deshalb wird die...



...Naht mit Flüssigleder verspachtelt und später überlackiert

nen), die beliebig geformt und bei Bedarf nachgeprägt werden kann. Man trägt es aus der Tube auf, glättet es mit einem kleinen Spatel und reibt es mit der Fingerspitze gegen die Kanten hin aus. Bei größeren Reparaturen wiederholt man diesen Prozess. Flüssigleder ist kein Kleber, sondern ein Polymer, das sich mit der Struktur des Leders verbindet und flexibel bleibt. Es bewegt sich später mit der Haut.

Der Riss im Seitenboden der Fahrersitzlehne ist zu groß für eine Reparatur mit Flüssigleder, hier ist eine Naht fällig. Zuerst verstärken wir die Ränder durch einen Lederrest von innen (raue auf raue Seite geklebt) und ziehen die Kanten per Kreuzstich zusammen. Der Abschluss wird mit einem Knoten gesichert und die Naht schließlich unter Flüssigleder versteckt. Ziemlich viel Arbeit macht die Sitzfläche des ehemaligen Fahrersitzes (da die Sitze symmetrisch sind, haben wir die Sitzflächen getauscht). Die Flechtprägung der Pfeifen soll natürlich möglichst originalgetreu

wiedererstehen. Auf dieser Lederfläche gibt es aber ein ganzes Netz von Trockenbrüchen auszusleifen und mit Flüssigleder zu stabilisie-

## Die Adressen:

### Lederzentrum GmbH

Tel.: 0800-5553337 (gebührenfrei)  
www.lederzentrum.de

### Deutsches Ledermuseum Offenbach

Tel.: 069-813021

ren. Nach jedem Auftrag von Flüssigleder wollen die winzigen viereckigen Löcher der Prägung mit dem Spatel wieder freigelegt werden, sonst bleiben sie verschlossen. Hier ist Geduld gefragt. Danach schleifen wir die gesamte Oberfläche des Leders nochmals ab. Zum Abschluss tragen wir Altleder-Softener

auf. Dieses Mittel verleiht erstarrtem, ausgehärtetem Leder seine Weichheit zurück und kann auch länger aufgetragen bleiben – wochenlang, wenn es sein muss. Hier genügt zwei Stunden, dann wurden die Rückstände mit Reiniger wieder abgewaschen.

Im letzten Arbeitssgang wird die Garnitur im eingangs abgemischten Farbton gefärbt. Alt und neu sind nun nicht mehr zu unterscheiden, weder optisch noch in der Berührung. Wir schleifen letzte Unreinheiten der Oberfläche aus, bevor der Klarlack aufgetragen wird. Wenn man vor diesem Arbeitsschritt das Leder stellenweise leicht anschleift, zeigt die Schutzschicht leichte Verfärbungen. Auf diese Art kann man dem Leder schon jetzt die Anmutung von Patina verleihen.

Die verwendeten Mittel sind sämtlich über das Lederzentrum zu beziehen. Dort gibt's auch praktische Hilfe und jede Menge Tipps.

**Till Schauen**



Als Lacklervorbereitung wird die komplette Garnitur mit *Leder-Softener* eingerieben



Eine Einwirkzeit von zwei Stunden reicht aus, dann wird der *Leder-Softener* wieder abgezogen



Jetzt ist das matte Leder deutlich weicher und bereit für den abschließenden Farbauftrag



Mehrere Farbschichten und ein Klarlacküberzug bringen den alten Glanz zurück



Die komplette Restaurierung unserer Garnitur hätte im Lederzentrum rund 2000 Euro gekostet. Wer sich das Aufarbeiten selbst zutraut, ist mit 650 Euro Sattlerarbeit (ohne Leder) und 200 Euro Chemikalien dabei